

immédiatement après la flotte anglaise. Le calcul des Italiens eût été juste, si les Allemands se fussent contentés d'être une grande nation qui produit et qui fait ses échanges par l'intermédiaire des autres. Mais la race qui, pour n'abandonner aucune partie de la mer au monopole anglo-saxon, entretient des lignes dont le budget se solde en déficit; celle qui construit en ce moment le chemin de fer du Bosphore au golfe Persique, prend la tête des intérêts européens en Extrême-Orient, a su jeter autour de l'Afrique un réseau serré de lignes de navigation — cette race ne pouvait longtemps confier à l'Italie le monopole de ses transports dans la Méditerranée, pas plus, d'ailleurs, qu'elle n'entend dépendre de Gênes et des compagnies de chemins de fer italiennes pour son commerce extérieur¹. Elle veut opérer *da se*, posséder

1. Nous faisons allusion à l'excellent aménagement des voies fluviales et à la réduction des tarifs de chemins de fer dont l'effet combiné est d'amener, par la mer du Nord, jusqu'à l'intérieur de la Suisse, des marchandises à meilleur compte que par la voie de Gênes et du Gothard. Aujourd'hui les matières pesantes, et notamment les céréales, débarquées à Gênes et acheminées vers la Suisse, non seulement ne peuvent dépasser, mais n'atteignent même pas la ligne Berne-Zurich. C'est au point qu'un ingénieur, M. Casarelli, dont les études ont paru, cet été, dans divers organes génois, a pu justement prédire que la concurrence de